

**FR**

038783/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 06/06/08

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23/5/2008  
SEC(2008) 1909

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

*Accompagnant la*

**Proposition de**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**  
**concernant les exigences en matière d'homologation pour la sécurité générale des**  
**véhicules**

**Résumé de l'étude d'impact**

{COM(2008) 316}  
{SEC(2008) 1908}

**FR**

**FR**

# DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

*Accompagnant la*

**Proposition de**

## **RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**concernant les exigences en matière d'homologation pour la sécurité générale des véhicules**

### **RÉSUMÉ**

Afin d'atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière de sécurité et de protection de l'environnement, il est nécessaire d'actualiser continuellement les différents règlements qui s'appliquent à la construction des nouveaux véhicules. Il est cependant également nécessaire de limiter le fardeau réglementaire imposé à l'industrie et de simplifier autant que possible la législation existante. De nouvelles technologies susceptibles d'améliorer considérablement la sécurité des véhicules (notamment le contrôle de stabilité) ou réduire les émissions de CO<sub>2</sub> (notamment les pneumatiques à faible résistance au roulement) sont actuellement disponibles et les recherches ont montré qu'il y aurait de grands avantages si ces technologies étaient introduites de série sur les voitures neuves ainsi que, si possible, sur les autres véhicules.

Toutefois, avant d'envisager de modifier ou d'étendre les directives actuelles en matière d'homologation pour commander ou, du moins, fixer des normes pour ces nouvelles technologies, il est nécessaire de réexaminer le système actuel de directives concernant l'homologation en rapport avec la sécurité. En 2005, le rapport CARS 21 a recommandé de simplifier le régime actuel en remplaçant de nombreuses directives existantes par les règlements équivalents de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE). Une autre simplification consisterait à remplacer les 50 directives de base actuelles (et les 100 directives modificatrices connexes) par un règlement du Parlement et du Conseil. Cette approche aurait notamment pour avantage qu'un tel règlement, et ses amendements ultérieurs, ne nécessiterait pas d'être transposé par les États membres.

La proposition qui fait l'objet de cette étude d'impact vise à simplifier les systèmes actuels en matière de sécurité des véhicules, mais également à introduire de nouvelles prescriptions, lorsqu'elles sont techniquement possibles et économiquement justifiables, pour améliorer la sécurité et les performances environnementales des nouveaux véhicules.

La présente étude d'impact analyse des changements possibles aux prescriptions actuelles en matière de sécurité sous trois angles: **simplification, systèmes de sécurité avancés et pneumatiques**.

En ce qui concerne la **simplification**, les options suivantes ont été examinées:

- (a) Ne rien faire (maintenir toutes les directives existantes en matière de sécurité).

- (b) Ne rien faire dans le cadre de l'exercice en cours mais réexaminer chaque directive à mesure qu'elle doit être amendée et décider alors si son remplacement s'impose.
- (c) Remplacer toutes les directives existantes par le règlement proposé.

L'option c) a été jugée la plus viable car elle offre le moyen le plus rapide de simplifier le régime actuel et elle est conforme aux recommandations CARS 21.

En ce qui concerne les **systèmes de sécurité avancés**, trois types de systèmes ont été examinés: **contrôle électronique de la stabilité, freinage d'urgence avancé et détection de déviation de la trajectoire**. Pour chacun de ces systèmes, les options suivantes ont été examinées:

**Option a)** Ne rien faire et laisser le marché prendre l'initiative.

**Option b)** Établir des normes techniques pour ces systèmes (là où ils sont installés) et permettre aux constructeurs de les installer en option.

**Option c)** Établir des normes techniques et des prescriptions de montage obligatoires.

Dans tous les cas, l'analyse a conclu qu'en se fiant aux seules forces du marché, on risquait de ne pas atteindre l'ensemble de la flotte et qu'une action contraignante se justifiait. Dans les cas des systèmes de **freinage d'urgence avancé** et de **détection de déviation de la trajectoire**, cependant, il convient dans un premier temps d'en imposer le montage sur les poids lourds.

En ce qui concerne les **pneumatiques**, des mesures sont proposées dans quatre domaines, dont certaines sont liées. Ces quatre domaines sont: **le bruit du pneumatique/de la route, la résistance au roulement, les systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et les performances des pneumatiques sur revêtement humide**.

En ce qui concerne le **bruit des pneumatiques**, les options suivantes ont été examinées:

**Option a)** Suivre les recommandations d'un rapport de la FEHRL (Federation of European Highway Research Laboratories) et proposer des réductions d'environ 4dB (A) de la limite de bruit des pneumatiques, les valeurs proprement dites variant en fonction de cinq catégories de largeurs des pneumatiques.

**Option b)** Similaire à l'option a) mais prévoyant une introduction en deux phases, plus longue.

**Option c)** Suivre les recommandations d'un rapport de TRL qui propose des réductions de bruit similaires à la FEHRL mais réduit en pratique le nombre de catégories de largeurs à deux. Cette option rend la conformité aux exigences proportionnellement plus difficile pour les pneumatiques plus larges.

Comme le rapport de la FEHRL a indiqué qu'une grande proportion de pneumatiques existants peut déjà satisfaire aux exigences proposées dans l'option a), il n'apparaît pas justifié de retarder la mise en œuvre (comme proposé dans l'option b)). Il pourrait y avoir quelques préoccupations quant à la capacité de certaines pneumatiques à satisfaire aux exigences de l'option c), aussi l'option a), moyennant des ajustements mineurs résultant de consultations avec les milieux intéressés, est l'option privilégiée.

En ce qui concerne **la résistance au roulement des pneumatiques**, les options suivantes ont été examinées:

**Option a)** S'appuyer sur un système de gradation et d'étiquetage pour encourager l'utilisation accrue de pneumatiques à faible résistance au roulement. En ce qui concerne les pneumatiques fournis d'origine, s'appuyer sur l'incitation des constructeurs automobiles à produire des véhicules à faible consommation de carburant et à faible émission de CO<sub>2</sub> afin d'atteindre les futures cibles d'émission de CO<sub>2</sub>.

**Option b)** Introduire un système de gradation et d'étiquetage comme dans l'option a) mais rendre au moins la norme minimale obligatoire pour l'homologation des véhicules et des accessoires.

**Option c)** Comme pour l'option b) mais s'appliquerait également aux pneumatiques de deuxième monte.

C'est l'option c) qui a été retenue car les avantages s'appliqueraient aux véhicules existants et seraient donc réalisés dans des délais plus courts. Cependant, seules les valeurs limites obligatoires seraient incluses dans le règlement principal. Les modalités d'un système de gradation et d'étiquetage seraient convenues à une date ultérieure.

En ce qui concerne **les systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques**, les options suivantes ont été examinées:

**Option a)** Ne rien faire et laisser le marché prendre l'initiative.

**Option b)** Établir des normes techniques pour ces systèmes (là où ils sont installés) et permettre aux constructeurs de les installer en option.

**Option c)** Établir des normes techniques et des prescriptions de montage obligatoires.

Il a été jugé que pour maintenir efficacement une pression optimale afin de minimiser la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, une plus grande précision qu'avec les systèmes actuels était nécessaire. En outre, le montage obligatoire se justifie car en s'appuyant uniquement sur les forces du marché, on risque de ne pas atteindre l'ensemble de la flotte.

En ce qui concerne **l'adhérence sur revêtement humide**, il a été jugé que les options volontaires n'étaient pas appropriées car il s'agit d'un aspect important de la sécurité et l'option «aucune action» pourrait conduire à une réduction des normes d'adhérence sur revêtement humide en raison de la pression exercée sur les fabricants pour répondre aux exigences en matière de bruit et de résistance au roulement. C'est pourquoi une homologation obligatoire de l'adhérence sur revêtement humide a été considérée comme la meilleure option.

De manière générale, l'étude d'impact montre qu'il est possible d'améliorer la sécurité et les performances environnementales des nouveaux véhicules de manière économiquement efficace tout en simplifiant le cadre législatif couvrant la sécurité des véhicules.